Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 332 de 2010

UNIÓN DE TRANSPORTISTAS DE COLONIA (UTRACO)

ver exposición

ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA DEL URUGUAY (ATCU)

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 16 de noviembre de 2010

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Pedro Saravia
MIEMBROS:	Señores Representantes Rubenson Silva, Gonzalo de Toro, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Richard Sander.
INVITADOS:	Por UTRACO, señores Gustavo Almada, Presidente; Juan José Miguelena, Vicepresidente; Gonzalo Frydlender, Secretario General; Andrés Collazi, Secretario y doctora Mariana Frydlender, Asesora Jurídica. Por ATCU, señores Diego Valverde, Presidente, Walter Achiare, Vicepresidente; Patricia Vignelli, Secretaria y doctor Diego Durán por Montevideo; Sennon Martínez por Cerro Largo; Gustavo Velazo y Walter Antúnez por Mercedes y Jorge Moreira por Dolores.

SEÑOR PRESIDENTE (Saravia).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir, a solicitud del señor Diputado Perrachón, a una delegación de la Unión de Transportistas de Colonia UTRACO, integrada por la doctora Mariana Frydlender y por los señores Gustavo Almada, Juan José Miguelena, Gonzalo Frydlender y Andrés Collazzi.

SEÑOR ALMADA.- Concurrimos a esta Comisión para hablar de la problemática que estamos viviendo, que se viene arrastrando desde hace un tiempo.

Queremos informar que se han llevado a cabo varias reuniones debido a las inquietudes que tienen nuestros socios, y por intermedio de los señores Diputados Perrachón, Planchón y Bianchi solicitamos ser recibidos

por esta Comisión a los efectos de que los señores Diputados se interioricen de lo que está pasando con el transporte profesional y cómo está afectando a los pequeños y medianos transportistas.

SEÑOR FRYDLENDER.- La rentabilidad de las empresas de transporte profesional de carga se obtiene en base al tonelaje que pueden transportar. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha establecido, hasta la fecha, que pueden transportar 45.000 kilos de peso bruto.

Al hacer una especie de "racconto" de las resoluciones de la División Nacional de Transporte, empezamos a observar que este año se podría haber aplicado una quita importante al tonelaje de los camiones, lo que haría no rentable el negocio. Debemos tener en cuenta que hablamos de empresas de tipo familiar, por lo que esa medida causaría un gran problema social.

La primera resolución de la DNT, de marzo de 2010, está dirigida a las empresas no profesionales con transporte propio, y establece el calendario de renovación, y al final dice: "Se destaca que es posible que se modifique la asignación de pesos máximos por eje y total, ya que se tendrán en cuenta en todos los casos, los pesos máximos autorizados por el fabricante del vehículo". Esta resolución se aplicó, y las empresas no profesionales, a la fecha, pueden cargar menos toneladas. En principio, esto estaba dirigido a quienes tenían transporte propio, por lo que no nos afectaba. De todos modos, hicimos algunas averiguaciones, y ratificamos que no iba a pasar nada con el transporte profesional y con los fleteros. Sin embargo, uno de nuestros socios, de Nueva Palmira, compró un camión, le dieron un permiso provisorio, y cuando llegó a la primera balanza lo multaron por exceso de peso. Todavía no había empezado la renovación de permisos. Entonces, ahí nos dimos cuenta de que la misma resolución que se aplicó para transporte propio se iba a aplicar para transporte profesional. Son situaciones diferentes porque el fletero vive del flete, de la cantidad de producto que puede transportar.

Se empezaron a hacer gestiones se ve que se hicieron muchos llamados al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y a la Dirección Nacional de Transporte- y la Dirección Nacional de Transporte sacó un comunicado en el cual se dice que por este ejercicio se van a mantener los pesos asignados. La resolución dice: "En el caso de vehículos anteriores al año 1994, en los que los pesos asignados no tenían en cuenta los pesos máximos autorizados por el fabricante, se insertará en las cédulas de identificación la leyenda 'vehículo sujeto a reasignación de pesos'". Al día de hoy, casi todos renovaron y por el momento pueden transportar lo mismo, es decir, 45.000 kilos de peso bruto. Pero se dice que a futuro se van a reasignar kilos.

Después, el 14 de setiembre, hubo un comunicado de la Dirección Nacional de Transporte que dice que no se va a innovar hasta que no haya un plan de financiación.

Ante esta realidad, el transporte de Colonia está muy preocupado porque, de no haber un plan de renovación de flota accesible para pequeñas y medianas empresas que sea viable, si se viene la reasignación de peso, indudablemente habrá un gran problema social porque en el Uruguay casi el 80% de las empresas tienen dos vehículos. Básicamente esta es la problemática.

SEÑOR DE TORO.- ¿Qué es lo que proponen ustedes? La limitación de peso a los pesos del fabricante existe en casi todos lados, nada más que acá no se está aplicando. Lo que se intenta hacer es aplicarlo. ¿Cuál sería la acción que plantean para resolver este tema? Sobre los límites por eje del peso del bruto total, y los límites del fabricante algo hay establecido a nivel del MERCOSUR y en el ámbito internacional.

Con esa realidad, ¿cuál es la alternativa?

SEÑOR MIGUELENA.- La realidad es otra. Si se reasignaran kilos y si estableciera la verdadera capacidad de carga que le da el fabricante, estoy seguro de que no quedaría en nuestro parque automotor ni el 80% de los vehículos.

Hay gran cantidad de elementos de fondo. Por ejemplo, el camión Mercedes Benz 1621 tiene una capacidad combinada máxima de 32 toneladas. En el Uruguay se le dan 45.000 kilos brutos; ese fue un convenio entre el que importa el camión y el Ministerio. A ese camión no se le reasigna el peso, y el fabricante le da 32

toneladas. Es un poco arbitraria la medida: hay unidades que sí y otras que no. Lo que importa es el peso que asignan los vendedores de esas unidades.

Mercedes Benz es una marca reconocida, que tiene prestigio y respaldo. Por ejemplo, al camión Bedford 1260, del año 1979, la capacidad de carga no se le toca: se le dan los 24.000 kilos en bruto. Y al otro Bedford, que es más grande, que tiene mayor diferencial y mejor tren delantero, sí se le toca la capacidad de carga. Ustedes deberían ver esa tabla que nos dan a nosotros, en la cual se reasignan los kilos, que es imposible de entender.

Inclusive el Mercedes Benz, que es un camión que para el flete nuestro, para Uruguay ¬-pueden preguntárselo a cualquier empresario, fue lo mejor que existió en rentabilidad, en seguridad, no tiene ningún tipo de problema; ha trabajado con 45.000 kilos desde el año 1992 o 1993 cuando salió, hasta ahora, y los accidentes que ha tenido no han sido por fallas mecánicas o estructurales por exceso de peso. La medida es algo que debería estudiarse bien.

Nosotros lo que proponemos es que nos den reglas claras, porque hay empresas con las que tenemos deudas contraídas, y si a partir de mañana nos dicen que no podemos llevar más 45.000 kilos, debemos estudiar la situación. Puedo citar el caso de un hermano que compró una zorra y la está pagando, generó una deuda de algo más de US$ 20.000, a pagar en cinco años, y si reajustara en kilos ese camión, que lleva 30.000 o 31.000 kilos dependiendo del peso bruto del camión; el total es 45.000 y ni siquiera puede tener doble eje, a pesar de que está autorizado, tiene la inspección del SUCTA y el seguro, pasaría a llevar 8.000 kilos de carga. De esa manera, sería imposible pagar la deuda y ni siquiera podría afrontar los costos. Hoy el combustible tiene una influencia del 40% en el precio final del flete. Si perdemos el 80% en la capacidad de carga, no hay cuentas que sacar; la rentabilidad es cero.

SEÑORA FRYDLENDER.- Queremos agregar que esta situación también trae un problema de índole jurídico.

El decreto Nº 326, del año 1986, reglamenta el límite de peso para vehículos que circulan por rutas nacionales, que establece que el peso bruto de cada eje y el peso bruto total de un vehículo no superará los valores máximos establecidos por los fabricantes salvo que, mediante autorización de la Dirección Nacional de Transporte, se hayan introducido modificaciones mecánicas y/o estructurales que permitan aumentar dicho peso, lo que implica una excepción importante. Esta reglamentación llevó a que, de hecho, la DNT autorizara modificaciones estructurales y mecánicas y a muchos vehículos se les asignara un peso superior al que establecía el fabricante.

En el año 1994, la DNT, por una cuestión política, dejó de aplicar esa excepción y a todo vehículo se le asignó el peso que venía estipulado por el fabricante. Evidentemente que estos vehículos que operan así desde 1994 adquirieron un derecho, y el hecho de que actualmente se aplique un reglamento o una resolución que les asigne un peso según lo que diga el fabricante implicaría una quita y estaría afectándose un derecho adquirido. Entendemos que eso no es legítimo.

Además, debemos destacar que este mismo reglamento de límite de peso sufrió una modificación en el año 1997, que agregó que el Poder Ejecutivo reglamentaría su aplicación a vehículos con permisos de circulación ya otorgados con anterioridad. Es decir que debemos agregar que, de acuerdo con el decreto, sería el Poder Ejecutivo el órgano competente para reglamentar esta situación y no la Dirección Nacional de Transporte. Este sería el problema que acarrea esta situación desde el punto de vista jurídico.

SEÑOR POZZI.- A los vehículos a los que abarcó la modificación de 1994 y se les asigna el peso del fabricante, ¿se les baja la capacidad de transporte o se les mantiene el peso que se había habilitado con la modificación?

SEÑOR FRYDLENDER.- Tienen el peso ya habilitado.

SEÑOR POZZI.- Es decir que pudieron seguir con el peso habilitado. Desde 1994 en adelante iban con el peso que el fabricante declaró como peso máximo de carga del camión, y luego están las otras resoluciones que mencionaba la doctora Frydlender. ¿Es así?

SEÑOR MIGUELENA.- La realidad es que desde 1994 se aplica la reasignación de kilos a algunos modelos. El camión más común es el Mercedes Benz 1618, que hasta el año 1994 se le dan 45.000 kilos de arrastre el camión con el equipo, y al modelo 1994, que es más nuevo, y posteriores no se le dan. Es muy común ver el modelo 1618; inclusive este es un punto muy importante a tener en cuenta, cuando uno va a vender un modelo de esos hasta 1994 tiene un precio, porque le dan 45.000 kilos de arrastre, pero el que es de 1994 o posterior cuesta mucho menos porque no tiene esa capacidad de arrastre. Y la remuneración del transportista depende del peso que lleva arriba del camión, por lo que ese camión no es rentable, porque lleva 5.000 o 3.000 kilos menos.

Además, aunque parezca mentira, si uno tramitaba la libreta de vialidad en Colonia, le daban una cosa y en Montevideo otra; con el modelo 1620 pasó eso en varios casos; a Transporte Aguilar de Carmelo le pasó eso, con un 1620, que es un poco más nuevo.

SEÑOR DE TORO.- En cuanto a que esta realidad se maneja de manera diferente en los diecinueve departamentos, no hay duda. Hasta 1997 no solo existían reglamentaciones en cuanto a ejes, peso, etcétera, sino también veinte ordenamientos de tránsito distintos.

Un camión no es rentable o no de acuerdo al peso que transporta, sino al objetivo que se persigue, a los años que tiene y al uso que se le da. Si yo me compro un camión que va a estar limitado, por supuesto que no es rentable si lo quiero usar para más peso. Lo que está haciendo el Ministerio es intentar ordenar una realidad que tenemos en este país, donde existen camiones de todo tipo de antigüedad, de todo tipo de peso, de todo tipo de valor de eje, de tara, etcétera, y es un lío bastante grande el que tiene Uruguay en torno a eso porque, además, debe empezar a regirse por acuerdos regionales.

La problemática que ustedes plantean es real. Creo que me sobran los dedos de las manos para definir las empresas grandes de transporte; el resto son empresas familiares, personales, etcétera. Eso es así y no hay duda en torno a eso. Pero hay una serie de políticas en cuanto a renovación de la flota, a antigüedad de la flota, a problemas de carretera, de pesos carreteros, de resistencia de los hormigones, y otros en los que viene trabajando técnicamente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para ver hasta dónde se puede llegar. |Si yo digo: "A partir del año 2011 todos estos camiones deben dejar de trabajar porque no son rentables" como ustedes dicen, debo aplicar una política de recambio, de renovación, de "leasing", de apoyo crediticio o de lo que sea para que en cinco años tenga una flota de transporte de carga profesional de acuerdo con las condiciones que se han establecido. Este es un aspecto a definir.

No sé qué piensan el Ministerio de Transporte y Obras Pública ni la Dirección Nacional de Transporte. No creo que el Ministerio esté pensando en eliminar, de un día para el otro, toda la flota de transporte porque no es algo posible ni podríamos cubrir la demanda que hoy tenemos de acuerdo con la cantidad de carga que debemos trasladar.

Cito las dos situaciones extremas para tratar de ver qué es lo que opina y cuál es la negociación que existe con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre este tema. Hay varias versiones en torno a esto, inclusive, en las revistas de camioneros.

Hay una instancia que debería darse que sería la negociación entre las agremiaciones de transportistas de carga con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para comenzar a definir estos aspectos. No sé si esto se ha hecho, se ha agotado o no hay instancia.

Dije esto para plantear el tema y no ingresar demasiado en los aspectos técnicos; yo fui camionero durante algunos años.

SEÑOR MIGUELENA.- Hay un aspecto que quedó entreverado en esto.

Mi camión es rentable lo cito porque lo conozco: trabaja con los barcos en el puerto de Nueva Palmira y descargamos en las plantas que están a no más de cinco kilómetros de ese lugar; y viceversa. Con mi camión no voy a hacer un viaje a Rivera porque la unidad me limita. En este caso, mi camión dejaría de ser rentable, pero en el trabajo que realiza es rentable, seguro, tiene su seguro, su SUCTA. A la vista está: en Nueva Palmira no ha habido ningún tipo de accidentes y son camiones que tienen entre 30 y 40 años de antigüedad.

Es más, cuando usted recorre Argentina puede comprobar que el parque automotor de transporte de carga de ese país es inferior al nuestro. Y si no me cree, pregúnteselo a cualquier transportista argentino. Allí todavía funcionan los Bedford de 1962, con acoplado; también se ven en las rutas los camiones Dodge, mientras que en Uruguay están en los desarmaderos.

Nosotros no tenemos un parque automotor tan antiguo, aunque han querido que creyéramos eso. Aunque parezca mentira, el parque automotor de Uruguay debe ser uno de los más renovados de Sudamérica. Cuando el señor Diputado lo vea y lo analice, se acordará de mí, y cuando vaya a Brasil verá que aún en las rutas hay modelos de 1962.

Es cierto que en Brasil tienen limitaciones de carga diferentes a las nuestras, pero no nos olvidemos de su geografía; cuando nosotros hablamos de un repecho nos referimos al de la Tuna, al del Pororó, al repecho de la Pena, mientras que ellos tienen subidas y bajadas de 30 o 40 kilómetros.

La realidad del transporte es muy amplia. Tal como mencionó el señor Diputado, hay empresas muy grandes, medianas y chicas. En Nueva Palmira no debe de haber menos de 50 o 60 camiones volcadora que son de los años sesenta, setenta, ochenta y noventa, porque el trabajo que pueden hacer esos camiones no sería rentable para otro tipo de camión. Todos sabemos cuál es el costo de una empresa; para ese tipo de trabajo, sobra con ese camión y a la vista está porque nunca ha habido accidentes.

Tampoco sabemos en qué se basaron para hacer estas reformas y del modo en que las hicieron, porque salieron como de atrás de un carro. Nadie sabía, nos enteramos de buenas a primeras. ¿Cómo? ¿Mi camión llevaba 30.000 kilos de carga y ahora lleva 10.000 kilos? ¡Nadie sabía! ¡Nadie avisó! ¡Nadie previó!

Nosotros vivimos de esto.

SEÑOR DE TORO.- Quedan algunas preguntas sin responder: cuál es la negociación que se ha hecho con el Ministerio, cuál es la propuesta alternativa que ustedes hacen, y en qué instancia se encuentra en estos momentos.

SEÑOR FRYDLENDER.- Queremos recalcar que fue el Estado quien otorgó el tope de 45.000 kilos para los camiones de antes de 1994; esto no fue un capricho de nadie sino que fue el Estado, la Dirección Nacional de Transporte, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la que otorgó 45.000 kilos a vehículos que de acuerdo con las especificaciones de fábrica no podían transportar ese peso. Eso es claro.

De acuerdo con las resoluciones que he podido leer por arriba, la política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para este año consistía en la quita de kilos como lo hizo con el transporte propio sin renovación de flota alguna. Nosotros nos enteramos que comenzaba la quita para el transporte profesional con un trámite de compra de un camión viejo de un transportista profesional a quien se le otorgó un provisorio que no establece la cantidad de kilos y que en una balanza le estaban reduciendo el peso. Acá no hubo aviso alguno sobre renovación ni nada de eso; la cosa venía pareja para todos.

Nosotros somos agremiados en la ITPC, por lo que hemos tenido novedades respecto a que comenzarían acercamientos para una especie de renovación de flota, pero no hay nada concreto. Es más, el ITPC no estaba al tanto de lo que le había ocurrido al socio de Nueva Palmira; nosotros avisamos a la Intergremial de esa situación y ellos lograron que por este año se mantuviera el peso.

Como gremial de transportistas no tenemos una posición cerrada respecto a que hay que mantener los camiones viejos, pero siendo una actividad privada, no un servicio público, no se puede obligar de un día para otro que la gente renueve y se meta en préstamos o en un "leasing". Reitero que no es un servicio público sino una actividad privada. No creo que en el mundo exista transporte de carga como servicio público.

Nosotros estamos abiertos a la renovación de la flota, siempre y cuando no sea obligatoria sino facultativa. Y quien considere que el camión viejo sigue siendo rentable como decía el señor Miguelena, que siga con su unidad vieja, con el tope de 45.000 kilos. Quien pueda renovar a través de un sistema accesible, que opte y tenga la facultad empresarial de decir que desea cambiar por un camión más nuevo.

Básicamente este es el planteo. A veces nos preguntamos por qué, quien tiene un camión viejo, no puede importar una unidad usada. Nos hacemos ciertas preguntas, pero sabemos que hay otro tipo de intereses. Hablamos de un camión, no de diez. También somos conscientes de que no se puede aumentar la flota porque sí; simplemente se trata de un plan de recambio.

Esta es la ida que tiene la Unión de Transportistas de Colonia.

SEÑOR SILVA.- Quisiera saber si tienen idea de cuánta gente está involucrada en esta situación y si en otros departamentos ocurre algo similar.

SEÑOR FRYDLENDER.- El parque automotor de vehículos de carga está constituido por 18.000 vehículos, aproximadamente, y con esto se estarían afectando entre 4.000 y 5.000 camiones. El promedio de las empresas es de dos camiones por empresa.

SEÑOR POZZI.- Volviendo a los ejemplos de los años 1986 y 1994; si no entendía mal, ustedes estarían de acuerdo con mantener las habilitaciones de 1984, que cambiaron en 1997, pero que mantuvieron lo que estaba habilitado en el año 1984, en tanto las nuevas habilitaciones se hacían de otra manera.

Quiero saber si es por ahí por donde van ustedes.

Entonces, para que quede claro, lo que ustedes están planteando es que no se alteren las reglas de juego que están establecidas, en base a las cuales tienen calculados sus costos y hasta están endeudados. ¿Esa es la idea?

SEÑOR ALMADA.- Les transmito lo que los compañeros involucrados en todo este tema de kilos y de camiones viejos se preguntan con preocupación. ¿De dónde salen estas reglamentaciones? ¿Quién las implementa? ¿En qué se basan? ¿En qué se basa la quita de kilos? ¿Qué es lo que quieren hacer? ¿De dónde salen estas Ordenanzas, como otras? ¿Por qué las hacen?

Si el Ministerio como dijo el señor Diputado De Toro tenía esa meta de renovación de flota, de mejorar, a todos nos parece bien. ¿Quién no va a querer andar en un camión bueno? La cuestión es quién lo hace y si se lleva adelante en el tiempo adecuado para manejar las cosas. Digo esto porque pese a que se dijo que por un año no se tocarían los kilos, en la libreta se establece: "Sujeto a reasignación de peso". Puede ser mañana, el año que viene o dentro de cinco años. Eso es como una amenaza: "En un año, señores, no van a poder andar más con esos kilos".

En este sentido, me parece importante que se sepa que la rentabilidad de un camión de una empresa transportista pequeña o mediana pasa por los kilos que lleve. Cobramos por eso. Además, hay una cantidad de gente involucrada. Por ejemplo, hay una empresa compuesta por dos hermanos que manejan camiones, que deben solventar a dos familias. Esta empresa estaría dejando de ser rentable y, por ende, desaparecería; se autoeliminaría. Entonces, no entendemos en qué se basa el Ministerio para decir: "Esto lo tenemos que mejorar; tenemos que llegar a un parque automotriz espectacular o mejor", cuando tenemos unas rutas que no se pueden transitar. Las Rutas Nº 22, que va de Radial Tarariras a Nueva Palmira, y Nº 55 están destrozadas. Si mañana me dan un camión nuevo y me dicen que tengo que hacer ese recorrido, no lo hago, porque no se puede exponer un capital de esos a pasar por pozos de más de un metro de diámetro y una profundidad de entre 30 y 40 centímetros, que están uno al lado del otro.

Entonces, nos preocupa que el mismo que puso: "Sujeto a reasignación de peso", mañana diga: "Este camión de 1962 o de 1964, pese a que cumple todas las reglamentaciones que hoy exige el Ministerio y que viene exigiendo hace tanto tiempo, que está habilitado para trasladarse en cualquier ruta del país, en un año no se sabe si podrá seguir circulando". Eso altera el estado de ánimo de la gente. Por ejemplo, el que va a comprar un camión no sabe qué va a hacer, porque si va a mejorar un poquito, se dirá: "Mejoro un poquito, pero ¿hasta dónde? Si capaz que el año que viene me dicen que no puedo circular tampoco con este o me le sacan kilos".

Nosotros queremos saber qué medidas van a tomar, hasta dónde van a llegar y también queremos tener reglas claras de lo que va a pasar. A mí me gustaría tener la tranquilidad de que no se van a cambiar exigencias hasta

que no se den las condiciones reales para hacer una renovación.

SEÑOR DE TORO.- Voy a insistir en algunas cosas.

Creo que quien tiene la autoridad para hacerlo es el Ministerio de Transporte, que en este país es el encargado de definir las políticas que tienen que ver con el transporte, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, a través de sus diferentes entes.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas trabaja con técnicos, con ingenieros y con una serie de elementos que permiten ir definiendo políticas. Es el que realiza las carreteras. La destrucción de las carreteras es producto de los excesos de carga que se han desarrollado en todas las carreteras del país. No solo de eso, pero es un elemento que contribuye. Si vamos a las estadísticas de sanciones por exceso del peso permitido, son bastante grandes.

O sea que, por un lado, hay una serie de elementos que van definiendo políticas y hay acuerdos que son nacionales, regionales e internacionales pero, por otro lado, si el fabricante define cuál es el peso permitido para cierto vehículo, no puede ser mayor, porque la seguridad genera otra serie de consecuencias, inclusive, legales, ya que si yo me excedo de peso, tengo problemas hasta con el seguro.

El otro tema es cómo se va a haciendo el ordenamiento jurídico. Hay que hacerlo en conjunto con las partes. Y ahí hay que trabajar, hay que ponerse a negociar con el Ministerio, con la Dirección Nacional de Transporte, con la Intergremial de Transportistas de Carga y todas las asociaciones correspondientes, para ir resolviendo el tema, que no se resuelve de un día para el otro.

A mí no me preocupa que esté condicionado, porque en algún momento hay que definir cuál es la política que se hace con respecto a los pesos permitidos por los fabricantes. Lo único que se está haciendo es condicionar. Es verdad: es un condicionamiento; hay una situación establecida en cuanto a cuál sería el ordenamiento a establecer y a definir. Por eso pregunté cuáles eran los niveles, porque tengo entendido que la Intergremial de Transportistas de Carga viene negociando esto hace por lo menos tres años. Capaz que hay que seguir haciéndolo y esto demora tres, cuatro o cinco años más. Estoy de acuerdo con esos números que ustedes dan. Hay cerca de 4.000 camiones que están en situación "irregular" entre comillas frente a estas disposiciones.

Entonces, hay toda una instancia que hay que recorrer. Por eso, lo que me preocupa a mí es cuál es esa instancia, en qué lugar estamos, qué es lo que podemos hacer, en la medida en que esa instancia se vaya concretando, para ir ayudando a resolver el problema. Esa es la función que podemos cumplir; decir al Ministerio: "Existe esta problemática. ¿Qué es lo que ustedes tienen planteado?". O sea: generemos una instancia de negociación, de discusión, generemos mecanismos para ir resolviendo estas situaciones". La función que podemos cumplir es la de enlace entre la problemática de ustedes, que es real, y esta situación del Ministerio.

SEÑOR MIGUELENA.- Sobre lo que el Diputado De Toro hablaba sobre los camiones, el seguro, etcétera, quiero decir que hasta junio de este año andábamos en los 45.000 kilos. Conozco un montón de camiones que de fábrica ya no son para 45.000 kilos, a los que les han otorgado el permiso para esos kilos, que han chocado y volcado, y el seguro los ha cubierto siempre. Legalmente, eso está cubierto.

Es por eso que no hemos podido llegar al punto; no vas a pensar que porque el camión no sea para 45.000 kilos, el seguro no te lo va a cubrir porque el Ministerio es el que otorga la capacidad de carga para los camiones.

Lo que quieren hacer ahora es quitar rentabilidad a ciertos camiones que son rentables. Y te voy a decir por qué. Porque a este país entraron camiones de mucho caballaje, muy pesados, que, por ende, tiene menos capacidad de carga. Lo digo porque hay que tener en cuenta el peso bruto del camión. Si tenés un camión que pesa 10 toneladas y te dan cuarenta y cinco de carga, llevás treinta y cinco, si pesa veinte, llevás treinta y si pesa veinticinco, llevás veinte.

Hoy se nombró a la ITPC. Nosotros tenemos grandes diferencias en algunas cosas con ella, pero estamos convencidos de que tenemos que integrarla porque si no, no somos nada.

La ITPC tiene el pensamiento de todos los transportistas. Y digo más: con ese 80% del que se hablaba, debe tener más diferencias que acercamientos en un montón de temas, no solo en este. En el transporte se tomaron medidas antipopulares porque son antipopulares como, por ejemplo, que hoy no se pueda abrir una empresa con un camión viejo. Pero si tenés la plata, podés comprar todos los camiones que quieras. Ahora, dentro de unos años, la renovación del transporte, ¿dónde va a estar? ¿Sabés de dónde sale la renovación del transporte? De los camiones chicos. Si a todos esos que hoy se llenan la boca, que son transportistas, grandes empresas, les preguntaran cómo empezaron, te contestarían: "Con un camión viejo". Pero hoy no dejan que se empiece como lo hicieron ellos. Y seguimos con las medidas antipopulares. Esta medida que iban a tomar ahora es antipopular.

Y recién se decía que el Ministerio había estudiado esto y lo otro. Lo cierto es que tuvo que echar para atrás. O sea que no lo habían estudiado tan bien. Acá hay un problema y se dieron cuenta de eso; es un problema social porque incluye a mucha gente. ¿Nos entendemos?

SEÑOR FRYDLENDER.- Ante una política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de aplicar la quita de kilos a camiones que ya estaban autorizados a los 45.000 kilos, y, por lo tanto, ya tienen un derecho adquirido, pedimos a los legisladores que planteen que eso se aplique de aquí para adelante, por el simple principio de que las normas jurídicas no pueden aplicarse hacia atrás, es decir, no pueden ser retroactivas. Entonces, si en el Parlamento se logra la famosa Ley de Transporte todos los Gobiernos han querido establecer un marco normativo que regule todo el transporte y se aplica una renovación de flota, que esa renovación, insisto, no sea obligatoria sino facultativa; es decir que el empresario que considere que el camión viejo le es rentable en 45.000 kilos, habilitados por la autoridad competente, tenga la facultad y el derecho de seguir con ese derecho adquirido.

Nada más.

SEÑOR ALMADA.- Si no entendí mal, cuando se lleva a cabo esto de quitar los kilos a privados, se entera la ITPC y se habla, pero a un nivel informal. Allí se dice: "Esto lo podrás hacer con privados, pero en el otro, te vas a meter en un lío porque es otra cosa. En el caso de los profesionales de carga no podés tocar kilos porque ya están asignados". Por eso digo que el relacionamiento entre el Ministerio, que ha tomado resoluciones como esa, y las gremiales, es un poco así. De ahí es donde vienen mis preguntas: ¿De dónde sale? ¿Quién lo crea? ¿Cómo lo hace? Si no hablan con el que realmente sabe del tema, ¿quién lo hace?

Espero que ahora que tuvimos la suerte de comunicarnos con ustedes, este pueda ser un buen nexo para hacer este tipo de reglamentaciones en conjunto y más de acuerdo. Creo que el fin es el mismo; todos queremos mejorar, ya sean las pequeñas empresas, la ITPC o el Ministerio. Todos queremos mejorar, pero hay que encontrar la forma de funcionar juntos para lograrlo de una manera equitativa y que realmente nos sirva a todos porque, de otra manera, se van a tomar resoluciones como las que tomó el Ministerio, de las que nos enteraremos después y sin que ni siquiera sea una buena resolución.

Es bueno que hayamos dado este paso para interiorizarlos a ustedes sobre esto. Me gustaría preguntarles a todos quién estaba interiorizado al respecto y qué tanto sabía. Hoy estamos interiorizándolos de lo que pasa y de lo que puede llegar a pasar. Mañana, cuando escuchen que pasa tal cosa, van a saber de qué se trata, a qué nos referimos y qué se viene. Creo que este es el nexo fundamental entre las gremiales y el Ministerio para trabajar juntos, con más respeto hacia los que tienen conocimiento sobre la problemática real. Me parece que hoy es el inicio de eso. Hoy pregunté cómo funcionaba esto y quién lo hacía. Ahora hay un nexo más. Ustedes serán otro nexo para que las gremiales y el Ministerio trabajen más escuchando la problemática de uno y de otro y para que cuando se hagan las reglamentaciones se elaboren de acuerdo con las necesidades de cada uno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy muy enterado de todo este tema. La Intergremial de Transportistas de carga de Cerro Largo, mi departamento, me ha informado y he tenido algunas reuniones con algunas gremiales que se están formando.

La primera pregunta es si tienen dificultades para conectarse con el Ministerio para reunirse y hablar de estos temas. Contésteme sí o no, señor Almada.

SEÑOR ALMADA.- Primero tengo que aclarar que esta Directiva asumió su cargo hace ocho días.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Pero esta Directiva tiene una orientación distinta de la anterior? ¿Piensa distinto que la anterior?

SEÑOR ALMADA.- No.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, ¿cuál es el problema de comunicación? Algunas gremiales me dijeron que van a hablar al Ministerio, pero no las escuchan. Hay una persona, que no voy a nombrar, que es un técnico, que es el que establece la normativa por el criterio europeo y no se puede salir de eso; lo único que entiende es lo que ha manejado con la Unión Europea en términos técnicos. Y en esos términos no se pueden entender.

Entonces, quiero saber si tienen contacto, si hablan con la Dirección Nacional, si plantean estos problemas. Ustedes nos plantean el problema, pero nosotros somos legisladores. Eventualmente, como decía De Toro muy correctamente, podremos acercar a las partes, siempre y cuando no tengan un acercamiento, pero acá tiene que haber un acercamiento natural.

Ustedes son varias gremiales; inclusive ahora se está formando otra. Esto empieza por los interesados: los particulares, que además como decía la doctora tienen años de trabajo en función de normativas vigentes. Y la que yo conozco que empieza con el Ministro Rossi es la primera resolución en la que se plantea un cambio de las normas técnicas en función de los fabricantes. Pero anuncia, no dice lo que va a hacer. Después, lo que yo he visto son algunas disposiciones que van profundizando en esa línea, sin que el Ministerio esté diciendo claramente cuál es el objetivo final que tiene. Eso lo tienen que resolver, en primera instancia, ustedes con el Ministerio. Nosotros podremos acercarlos y, eventualmente, si el Ministerio envía un proyecto de ley, lo estudiaremos y a partir de allí la Comisión verá qué es lo que tiene que hacer, irá a la asamblea para ser votado a favor, en contra o cómo sea. Nuestra tarea es si ustedes no tienen acceso. Ahora, si ustedes tienen acceso, tienen que usarlo.

SEÑOR MIGUELENA.- La realidad es que el camionero es un bicho raro y nosotros empezamos algo cuando tenemos el agua acá. Es verdad. Cuando nos vimos afectados y un montón de gente también tratamos de salir a pelearla, tenemos que defendernos. Lamentablemente estamos acorralados.

Lo que le pedimos es tener un acercamiento en el Ministerio, que se pueda hablar con ese hombre, con ese ingeniero. Voy a aclarar algo: yo soy uno de los que está en contra del modelo europeo, porque estamos totalmente alejados de la realidad. Hoy Uruguay tiene 12.000 camiones y la Unión Europea debe andar en más de 30 millones de camiones, con una facturación de más de US$ 700:000.000 por año. Ellos pueden cambiar el camión cada cinco años. ¡Cómo no lo van a poder cambiar si el bolsillo les da! Pero no es la realidad nuestra. ¿Nos entendemos, no? Lamentablemente, hay medidas tomadas y uno piensa que quieren copiar lo que hacen los europeos. ¿Estamos de acuerdo?

Lo que nosotros pedimos es que haya un acercamiento con el que tiene estas ideas: queremos discutirlas, queremos negociarlas. Si somos todos gente inteligente nos tenemos que dar cuenta de lo que está mal y de lo que está bien y lo que afecta a la mayoría y a la minoría. A ustedes, como legisladores ¿qué les conviene? Que la mayoría esté contenta, ¿o no? Porque después, dentro de cuatro años, tenemos que salir a buscar el voto. ¿O no es así? Lo digo con todo respeto.

Nosotros estamos dispuestos a hablar y podemos venir cuando ustedes quieran; o que nos hagan el nexo con quien sea, pero yo no me quiero ir a mi pueblo, que cuando llegue me van a preguntar. ¿Y, qué paso?, para tener que contestar: "¡Yo que sé qué pasó! Fuimos y no hablamos nada".

Ustedes saben más que nosotros. De acá para adelante: ¿qué hacemos? ¿A dónde vamos? ¿Qué puertas golpeamos? Pero queremos una tranquilidad. ¿Nos entendemos?

SEÑOR PRESIDENTE.- A ver, permítame: nos entendemos, pero no estamos comprendiendo el camino. Yo quiero que la próxima vez que con mucho gusto la Comisión los reciba, ustedes hayan hecho la tarea: ir a la Dirección Nacional de Transporte y pedir las explicaciones que corresponden a

las reglamentaciones que están en vigencia, o que se van a poner en vigencia, y sus fundamentos. Ese es un derecho que ustedes tienen. Si eso no marcha, con mucho gusto, como Presidente si todavía lo soy, los vamos a recibir, vamos a tomar las medidas y hablar con el Ministro o quien corresponda. Pero ustedes tienen que hacer la tarea. Como dice usted: ¿nos entendemos?

SEÑOR FRYDLENDER.- El relacionamiento lo tiene básicamente la Intergremial. Como decía, cuando empezó a salir esta resolución para el transporte propio la Intergremial le dijo a Felipe Martín que es muy abierto: "Mirá que esta resolución para el transporte profesional no corre". No sé qué pasó que, en silencio, empezó a correr.

El relacionamiento de la ITPC con el Director Felipe Martín es muy buena. En mi caso, por temas particulares he querido hablar con algunos ingenieros y el trato ha sido excelente, enseguida me atendieron. Sí hay una persona que el otro día me atendió por intermedio de otro funcionario; yo quería hablar por un tema específico del transporte, pero no tuve acceso. Pienso que el relacionamiento es bueno, pero por un lado dicen que no van a aplicar algo y resulta que lo iban a aplicar. Las puertas de la DNT están abiertas, pero a veces se dice una cosa y después se hace otra.

Inclusive, esta entrevista fue pedida hace un mes y medio o dos meses, pero se estaba por considerar el Presupuesto. Este tema todavía estaba pendiente, pero, lógicamente, ustedes estaban encargados del tratamiento del Presupuesto, esa etapa fundamental para el Gobierno, y no nos podían atender. En una palabra, estamos hoy acá cuando en realidad el problema lo presentamos hace dos meses cuando teníamos una incertidumbre total.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuánto hace que el Ministro Rossi firmó la resolución de la que estoy hablando? Pregunto esto para ver si tiene frescas las cosas.

SEÑOR FRYDLENDER.- ¿Qué resolución? Porque las resoluciones...

SEÑOR PRESIDENTE.- En la cual se anuncia que se va a empezar con este procedimiento.

SEÑOR FRYDLENDER.- De esa no tengo conocimiento; las que yo conozco son de este año, pero no estaba el Ministro Rossi.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo primero que debemos tener son las resoluciones que están vigentes, y son las firmadas por el señor Ministro Rossi hace tres años.

SEÑOR FRYDLENDER.- Pero el Decreto Nº 311...

SEÑOR PRESIDENTE.- Si yo, que no soy camionero, las tengo, ¿cómo usted, que está en el tema, no las va a tener?

SEÑOR FRYDLENDER.- No, no. Primero, respeto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo lo estoy respetando.

SEÑOR FRYDLENDER.- El último decreto es el Nº 311/007 y ese es el último reglamento de peso que hay.

SEÑOR PRESIDENTE.- El último sí, pero ¿cuándo empezó este tema? Usted me dice que hace dos meses pidió cosa que es cierta a través de los Diputados de su departamento, una reunión con esta Comisión.

SEÑOR FLYLENDER.- Sí, porque estaban todas estas resoluciones de la DNT por las que al transporte propio ya le habían aplicado la quita y se aplicaba para el transporte profesional.

SEÑOR DE TORO.- Creo que la problemática está clara. Lo que hay acá son dos situaciones diferentes: lo que es la realidad, lo que ustedes llaman derecho adquirido que es discutible, pero no lo vamos a debatir ahora y lo que son las políticas del Ministerio. Creo que lo que podemos hacer nosotros es ayudarlos a hacer lo que dice el señor Presidente: que ustedes generen las instancias en el Ministerio de diferente forma, donde la problemática esté planteada en esos términos.

Yo me comprometo a trabajar en función de que estas cosas se empiecen a resolver; creo que todos vamos a hacer lo mismo.

Lo que hay que hacer en primera instancia es decir: "Bueno, señores, ustedes planteen la problemática, el Ministerio también plantea lo suyo y vamos a discutir hasta que amanezca o hasta que salga el humo blanco, como dicen en Roma". Esa es la alternativa para esto: ir generando los mecanismos para ir avanzando en la resolución de estos temas. Es una negociación donde por supuesto habrá que negociar, porque está claro que hay visiones distintas. Tenemos que ver

cómo se va ordenando todo esto.

Tal vez, la opción que existe es la de buscar mecanismos para ir avanzando en la resolución de temas tan importantes como este, no solo para los camioneros sino para mucha más gente que la que está vinculada directamente al transporte de carga. Debemos encarar eso, dejando de lado la problemática de la Intergremial y de UTRACO, que es algo aparte. Pienso que lo debemos hacer es buscar el problema y tratar de solucionarlo. El camino va por ahí. Entonces, cuando en Colonia les pregunten qué vamos a hacer los Diputados ustedes pueden contestar: "Aparentemente, se comprometieron" en estos términos "a generar instancias para ir avanzando en la discusión del tema".

SEÑOR POZZI.- En lo personal, me queda claro lo que están planteando; creo que es sencillo y concreto. En pocas palabras es "No innoven con nosotros; lo que me aceptaste hasta ahora, déjámelo acá". Eso está claro.

Con el Presidente de la Comisión y los compañeros, si es necesario, vamos a buscar los caminos para que ustedes se conecten. Sin embargo, su ustedes tienen con quién dialogar, lo mejor es trabajar en eso e informarnos acerca de lo que está pasando. Si por el contrario, no hay diálogo y la cosa está trancada, nosotros podemos intervenir más directamente. Por supuesto, nosotros no queremos tirar la cosa para adelante; nos gustaría que se hiciera ahora, porque a esta altura del año todo se termina y en verano acá no hay nada.

Por lo tanto, si ustedes pueden hablar con quien corresponde de si el modelo europeo funciona o no no sé cual es ese modelo y tampoco conozco el nuestro deben hacerlo y luego informarnos lo que pasó. Nos pueden decir "Estamos en esto" o "Se nos trancó acá", para saber qué podemos hacer, y si nosotros consideramos que lo que ustedes están planteando es algo razonable, trataremos de ayudar.

A veces la gente viene a plantear su problemática pero después perdemos contacto; sabemos que ustedes trabajan todo el día y no están para esto, sino para trabajar, porque tienen que comer. Con esto quiero explicarles que nosotros podemos ayudar si las cosas se trancan, pero si ustedes pueden llegar a quien corresponda deben plantear su problemática directamente allí. Por supuesto, como ya dije, si la situación se tranca pueden volver y nosotros trataremos de intervenir, atendiendo las ideas que cada parte tenga sobre el problema.

Sabemos que puede pasar lo que dijo el señor Frydlender, que si el camión pesa 20.000 kilos, se reparte la carga entre todos para no perder rentabilidad. También puede suceder que el Ministerio no solo esté preocupado por eso, sino también porque las carreteras se están haciendo bolsa y quiere bajar el kilaje del transporte. En realidad, no sabemos qué pasa, porque es la primera vez que nos aproximamos a este tema. Quizás el Presidente lo conozca un poco más, pero nosotros, reitero, recién hoy nos estamos interiorizando de esta situación.

Por lo tanto, creo que deben utilizar las vías disponibles ya mismo, y si no logran una solución, nosotros la semana que viene estamos dispuestos a hablar, a acompañar y a hacer lo necesario para encontrar caminos de

entendimiento, que es lo que todos queremos: ustedes, que no pueden perder tiempo porque deben trabajar, que es lo que realmente les sirve, y nosotros porque no queremos que existan estos problemas.

SEÑOR MIGUELENA.- Seguramente, esta debe ser la primera vez que escucharon hablar de este problema: quizás el señor Presidente lo haya escuchado antes porque tuvo un acercamiento con la gente en Melo.

El transporte del interior es totalmente distinto al de Montevideo. Esta problemática, en mi opinión, en la mayoría de los casos afecta al transporte del interior. En el puerto de Nueva Palmira se congregan camiones de todo el país, y a veces, cuando estamos en la cola, tomando mate y esperando que nos descarguen no lo hacen pero tampoco nos pagan la hora de espera; aunque eso lo vamos a arreglar después hablamos de lo mismo, porque todos tenemos el mismo problema. Ya dije que el camionero es un bicho raro, y ahora empezamos a arañar para todos lados. Queremos hablar, comunicarnos, y estamos dispuestos a hablar con quien sea para solucionar la situación. De todos modos, quiero decir que lo de la renovación de flota está muy mal enfocado. Acá somos todos inteligentes y cuando ustedes vean lo que abarca esta normativa se van a dar cuenta a quien le dará soluciones y a quien le traerá problemas.

Además, no hay problemas de inseguridad en los camiones. El camión actualmente no es inseguro porque tiene su seguro. Está comprobado que la mayoría de los accidentes que tienen los camiones son porque el camionero se durmió, y ustedes lo saben. Si se me dice que se van a renovar la flota por seguridad o por las rutas, digo que no es así, porque los camiones que utilizamos actualmente pueden ir a ciento y pico de kilómetros. Los camiones que vienen con 360 caballos de fuerza tienen que ir moderando para ir a 80 kilómetros por hora, que es la velocidad máxima autorizada. ¿O no es así? O sea que los camiones nuevos son mucho más inseguros y menos rentables. Digo esto porque los camiones chinos que están viniendo ahora son mucho más pesados y pierden tres mil kilos de capacidad de carga por viaje. Si nos pusiéramos a sacar cuentas, quisiera saber cuánto pierde el país de esa manera.

Por lo tanto, creo que este asunto hay que estudiarlo, y considero que es inviable. Yo soy camionero y no sé mucho, pero los números los tengo y me doy cuenta de las cosas. Nosotros ahora salimos a pelearla, y quizás salteamos a la ITPC, aunque formamos parte de ella. Lo que ocurre es que a veces no estamos de acuerdo, porque tiene otra mentalidad y otro pensamiento en un montón de cosas.

Nosotros no vinimos a pelear ni a discutir, sino a pedir ayuda. No sabemos a quién. Quizás nos equivocamos de lugar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una pequeña apreciación.

Para nosotros este tema es muy importante. Creo el señor Diputado De Toro definió muy bien cuál es, en principio, la tarea que la Comisión puede hacer.

Por otro lado, si el señor Frydlender sintió que le falté el respeto, le pido disculpas. Esa no fue mi intención. Lo que quise trasmitir es que para trabajar nosotros tenemos una base jurídica existente y vigente, que yo conozco. Asimismo, el señor Frydlender dijo que hace dos meses que pidieron la audiencia lo cual es cierto ante esta Comisión, pero hace dos años que este tema está planteado. Eso es lo que quise trasmitir, como así también que faltaba esa lógica natural que debe existir entre el interesado y el órgano del Estado regulador. Usted tiene sus derechos y el Estado tiene los suyos. Entonces, tal como dice el señor Diputado De Toro, tenemos que compatibilizar todo esto, porque los camiones no empezaron a trabajar ayer, sino hace muchos años, y se han ido adecuando a las circunstancias de cada momento. Quizás ahora, el nuevo Ministro o el nuevo Gobierno tienen otras proyecciones, por lo que, como dijo el señor Diputado De Toro que parece que de esto sabe mucho hay que amoldar lo nuevo con lo que ya existe, generando el menor perjuicio y el mayor beneficio, cosa que no es fácil.

Solo le quería explicar al señor Frydlender cuál había sido mi actitud.

SEÑOR FRYDLENDER.- Gracias, queda claro.

Agradezco a los señores Diputados que nos hayan recibido.

Pienso que el tema ya está debatido, y que las funciones que van a adoptar con respecto a este tema están aclaradas, como así también lo que nosotros vamos a llevar a cabo.

Quiero informar que tengo en mi poder todas las normativas relativas al transporte, pero no tengo la que mencionó el señor Presidente. Obviamente, el Presidente, como legislador, también puede conseguirlas y un día podemos conversar sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la Unión de Transportistas de Colonia.

Reitero que estamos abiertos a escuchar cualquier problemática o solicitud que nos hagan y esperamos que la próxima vez que nos encontremos hayamos recorrido los caminos necesarios para solucionar esta situación.

(Se retira de Sala la delegación de la Unión de Transportistas de Colonia UTRACO)

(Ingresa a Sala la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay)

—— La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay ATCU, integrada por la señora Patricia Vignelli, los señores Diego Valverde, Sennon Martínez, Walter Antúnez, Gustavo Velazco, Jorge Moreira y Walter Achiare, y el doctor Diego Durán.

Como se nos fue el tiempo con la otra delegación y tenemos sesión de Cámara a la hora 16, les vamos a pedir que sean lo más concisos posibles.

SEÑOR VALVERDE.- Muchas gracias por recibirnos. Vamos a tratar de ser lo más explícitos posible.

Nosotros pertenecemos a la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay, que se formó a partir de la necesidad de representar a los transportistas pequeños y medianos, que son el 70% u el 80% de los transportistas a nivel nacional. La necesidad de la formación de esta gremial fue el inicio de nuestra preocupación por una resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que ahora está suspendida, por la que de alguna manera se establece la quita de kilos en los equipos. Se trata de equipos que ya están superprobados; cada quien tiene su carné de salud, porque existe una inspección técnica. No veíamos la razón por la cual a equipos de por ejemplo 45.000 habría que sacarle 4.000 o 5.000 kilos, después que estuvieron quince o veinte años en buenas condiciones. Esto lo que hace de alguna manera es terminar con el transportista chico y mediano.

Por otro lado, está el tema de la limitación de la antigüedad, ya que para ser transportista fijaron un mínimo de doce años. Ahí existe una discriminación, porque si yo quisiera entrar de transportista como novato, a través de esta resolución que está por fuera del Decreto Nº 349 y de las normas, me obligan a comprar un equipo con menos de doce años de antigüedad, cosa que implica una limitación para tener una empresa en condiciones favorables. Si yo no necesito comprar un equipo que ronda los US$ 70.000 u US$ 80.000, que es lo que me exige hoy el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ahí quedo por fuera. Eso a modo de ejemplo.

Otro elemento que nos preocupa es que el tema de la antigüedad se debe a los accidentes. ¡Vaya picardía!, porque los accidentes no se producen por parte del transporte de mayor antigüedad, sino que los que causan los mayores accidentes son precisamente los equipos nuevos, primero, por las grandes velocidades que desarrollan y, segundo, por las malas condiciones en que se encuentran las rutas, que no soportan ese tipo de velocidades.

También se nos argumenta que las carreteras se rompen o se destruyen por las pasadas del camión. Las pasadas del camión se rigen por medidas internacionales y está todo homologado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nosotros decimos que no es el camión el que destruye la carretera, sino que el problema es la falta de mantenimiento y que cuando se hace una ruta no se le pone el material que realmente debe llevar. La medida que hoy llevamos nosotros en el kilaje es internacional. Si otros países, sin ir más lejos, Argentina o Brasil, no tienen ese problema, ¿por qué los tenemos nosotros? Reivindicamos que las roturas se producen vuelvo a decir por la falta de mantenimiento y por el material que no se le pone cuando se hace una carretera nueva

Le voy a ceder la palabra al doctor Durán, para que haga referencia al plano jurídico y al Decreto Nº 349.

SEÑOR DURÁN.- Voy a entregar un certificado notarial que acredita nuestra gremial y su formación. Es una gremial a nivel nacional, que constituyen transportistas y gremiales. Consideramos que estos derechos y estos nuevos criterios establecidos por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas vienen afectando los derechos de los transportistas. ¿Por qué hablo de criterios? Porque esencialmente el Decreto Nº 349 es recogido de una ley de presupuesto y, por tanto, no establece ningún tipo de antigüedad y tampoco que los camiones puedan reducir su kilaje. Esto lleva a una renovación forzada en el transporte. Por ejemplo, si un pequeño o mediano transportista se tiene que jubilar y le quiere entregar la empresa a su hijo, este no va a poder formar una empresa nueva porque esos camiones no van a tener el kilaje necesario ni tampoco van a tener la antigüedad según estos nuevos criterios que hoy por hoy se quieren aplicar.

Por tanto, entendemos que el Decreto Nº 349, que recogió la necesidad de los transportistas, hoy por hoy y con estos nuevos criterios, se está dejando de aplicar.

Por otro lado, actualmente se obliga a tener un certificado de necesidad. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas dictó un decreto por el que obliga, si uno quiere renovar su flota, a tramitar un certificado de necesidad ante la Intergremial de Transporte Profesional de Carga. Nosotros no pertenecemos a la Intergremial, sino que somos una nueva gremial nacional, y nucleamos gremiales de Treinta y Tres, de Río Branco, de Melo, de Mercedes, de Dolores, de Nueva Palmira, y venimos a invocar los derechos de estos transportistas para que se contemplen esos criterios.

Como decía, si uno quiere comprar un nuevo camión, el Ministerio obliga a tener ese certificado de necesidad que debe ser tramitado ante la ITPC. Consideramos que debe ser el Ministerio el lugar donde se tramite este certificado de necesidad y que este no debe tener costos porque hoy por hoy los transportistas, cuando deben hacer una renovación los que pueden, compran un camión por "leasing" y eso hace que necesiten dinero al contado para entregar al banco, para lo que muchas veces deben pedir préstamos, y después adquieren una deuda. Por tanto, si seguimos agregando costos al transportista que quiere comprar un camión nuevo, entendemos que la renovación se va haciendo cada vez más forzada, más compleja, más onerosa. Entonces, solicitamos que si hay que tramitar un certificado de necesidad, que sea el Ministerio el que lo otorgue y de esa manera todos estaríamos en pie de igualdad.

SEÑOR VALVERDE.- También queremos dejar sentado que estamos sufriendo una discriminación por parte del Banco de Seguros del Estado, lo que figura en la documentación que hemos entregado. A todas las gremiales del país le están dando un 30% de descuento y a nosotros nos están dando un 22,5%. Nosotros hemos tenido una reunión con el Presidente del Banco de Seguros del Estado y con su asesor, y después de una larga charla pensamos que le habíamos hecho entrar en razón en cuanto a que estábamos sufriendo una discriminación porque el transportista que hoy tenemos nosotros como socio es el mismo que en oportunidad anterior tenía un 30% de descuento en otra gremial o tenía derecho a ese porcentaje por otros carriles, y por estar con nosotros el empresario pierde un 7,5% de descuento. Nosotros estamos presentando aproximadamente seiscientas carpetas al Banco de Seguros y nos tomó muy por sorpresa, demostrando una discriminación total el hecho de que establezcan solamente a nosotros un 22,5% de descuento.

SEÑOR DURÁN.- Lo que nosotros solicitamos es que se nos apliquen criterios de igualdad. Así como hay libre afiliación de acuerdo a los artículos 39 y 57 de la Constitución, pedimos criterios de igualdad. O le damos a todos los transportistas el 22,5% de bonificación, o le damos a todos el 30%, porque hay muchos que pertenecieron a la Intergremial, que ahora vienen a afiliarse a nuestra nueva gremial a nivel nacional, y se ven afectados porque, en definitiva, estarían perdiendo esa bonificación. Entendemos que se estaría perdiendo ese beneficio para los transportistas y apuntamos a criterios de igualdad para todas las gremiales del Uruguay y para todos los transportistas del país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por el hecho de ser una gremial el asegurador hace un descuento; no lo hace si el vehículo tiene más o menos condiciones. ¿Es así? ¿El mero hecho de pertenecer a una gremial, por la globalidad del negocio, determina el descuento, que en este caso es menor?

SEÑOR DURÁN.- Exactamente.

SEÑOR VALVERDE.- Le dan el derecho a la Intergremial, que nuclea solamente a gremiales es una asociación de segundo grado y que solamente tiene diez o doce años de vida, mientras que las demás gremiales de todo el país ya teníamos ese descuento desde hacía muchísimos años; hay gremiales que tienen cuarenta, sesenta y cinco o ciento diez años. Es decir que cualquier gremial del país, menos la nuestra, tiene una cantidad de años y ya recibía el beneficio del Banco de Seguros, que en su momento era del 30% más el 5%, y este año, por una evaluación que hizo, le quitó el 5% a todas las gremiales; a nosotros, como nos presentamos como una gremial nueva, nos dio el 22,5%, más allá de que el transportista que hoy tenemos afiliado es el que recibía el 30% hasta ese momento por otra gremial. Quiere decir que se está produciendo una discriminación política. Se piensa: "Les doy 22,5% y así les cerramos la puerta para que no emigren transportistas que están descontentos con tal o cual gremial y se trasladen a la de ustedes".

Como decía el doctor Durán, las tarifas que hoy está cobrando el transportista son muy magras y todo peso vale; un descuento del 7,5% en la totalidad del año en el seguro es importante, y eso determina una discriminación hacia nuestra gremial.

SEÑOR DURÁN.- Como decía al principio, hay pequeños y medianos transportistas y la mayor accidentalidad, de acuerdo con las gráficas, se da por los camiones nuevos o por los camiones vinculados a la madera. Nosotros nucleamos esto surge de la documentación aportada a transportistas que, esencialmente, se dedican a la carga de cereales, a trabajar en los puertos, etcétera.

Ese tema discrimina los derechos de agremiación.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Lo único que hace esta nueva normativa es poner más piedras en el camino, fundamentalmente a los empresarios chicos. Como los señores Diputados notarán, esta es la única actividad que se desarrolla en el país que tiene limitación en los años, es decir, el camionero se ve totalmente imposibilitado de dejar su empresa a su sucesor si no tiene más de doce años de antigüedad.

Lamentablemente, uno tiene que pensar que hay una fuerte política y no sé si no hay también una transformación ideológica para que el camión chico desaparezca. Esto queda claro y se desprende al leer la normativa del Ministerio..

De no haber mediado alguna disposición que se adoptó los últimos días de julio del año pasado, esta normativa estaría vigente. Entre 4.000 y 5.000 camiones con el efecto multiplicador que tiene el camión quedarán fuera de competencia el 31 de julio del año que viene; hablando mal y pronto, es mañana. No hay mucho tiempo para perder por lo que hay que tomar medidas urgentes o suspender esto; además, no sabemos qué reinserción laboral podrán tener muchas personas con cincuenta o sesenta años de edad si no pueden cambiar de camión. La alternativa es clara: cambian de camión o quedan fuera del circuito. ¿Qué otra cosa puede hacer una persona con cincuenta o sesenta años de edad?

SEÑOR DE TORO.- Acá venimos a discutir problemas de los transportistas; los problemas gremiales deben resolverlos en los ámbitos gremiales. No nos podemos meter en esos asuntos. No corresponde que nos pronunciamos por la disputa que pueda existir entre las agremiaciones. Digo esto para que quede claro.

SEÑOR VALVERDE.- Es correcta la apreciación del señor Diputado. No tenemos intención de plantear problemas gremiales, pero sí denunciamos que el Banco de Seguros del Estado, que es nuestro, que es del país, nos está discriminando al tomar partido por una sola gremial.

Bajo ningún punto de vista queremos plantear los problemas gremiales; sabemos dónde debemos discernir ese asunto.

SEÑOR DE TORO.- Valió la pena la aclaración para deslindar temas.

El otro problema planteado sí corresponde que lo tratemos. Antes de recibirlos a ustedes estábamos con una delegación de UTRACO y conversábamos sobre los nuevos criterios del Ministerio, la afectación de los camiones, la capacidad de carga, etcétera. Lo que debemos hacer es generar los mecanismos necesarios para avanzar entre lo que pretende el Ministerio y la realidad de los transportistas. Si no hay instancias debemos generarlas o buscar los mecanismos para ello. Esto mismo se lo planteamos a la delegación de UTRACO.

No creo que ni el Banco de Seguros del Estado ni el Ministerio se orienten hacia una agremiación. Para mí, esta definición se hizo en forma previa al 28 de julio, fecha en que se formó esta agremiación. Por lo tanto, creo que se debería habilitar a esta otra agremiación. Entiendo que ese es el camino para resolver el problema.

Lo que podemos hacer es generar los mecanismos para que los problemas y conflictividades existentes se resuelvan de la mejor manera. Esa es la orientación que deberíamos tomar y comprometernos a generar los mecanismos reitero para crear los ámbitos de discusión a efectos de que la problemática planteada se vaya resolviendo. Creo que esa es la idea central.

(Diálogos)

—— Vamos a leer todo el material que nos han entregado y generaríamos los mecanismos necesarios para resolver una aparente conflictividad que existe entre el Ministerio y los transportistas que ustedes representan.

SEÑOR POZZI.- A veces ocurre que uno pasa cuarenta años sin conocer un problema y un buen día se presenta tres veces; es lo que está ocurriendo en el día hoy.

Cuando estuvimos con la gente de UTRACO nos quedó claro cuál es la idea que están manejando: dejar las autorizaciones tal como están para los camiones que tienen ahora, independientemente de que aquí en más se pretenda modificar el tope de carga. Y si mañana cambian de camión, que no es el que ha sido autorizado para un tope de 45.000 kilos, por ejemplo, entonces estarían incluidos en la nueva disposición.

A ellos les dijimos lo mismo que les vamos a decir a ustedes. Nosotros queremos estar informados de lo que se está haciendo para ver cómo ayudamos, por ejemplo, si hay vía de diálogo entre la agremiación ya sea UTRACO o ustedes y el Ministerio de Transporte. Si no hay diálogo, lo primero que tenemos que hacer es procurar que ustedes se reúnan con los responsables de esta nueva reglamentación para solucionar los problemas que ambas partes tienen. Nosotros aún no hemos hablado con el Ministerio. Excepto el Presidente, que tuvo algún anticipo de todo esto, los demás nos enteramos hace media hora.

SEÑOR DURÁN.- Lo que solicitamos a la Comisión es que nos ayude a formar una instancia de diálogo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para hablar sobre la renovación de flota y que no se haga de manera forzada, como se pretende; sobre un gasoil productivo, que quedó en el olvido; sobre la caminería rural, que sería una obligación tripartita y no solo de la Intendencia o del Ministerio, ya que es una problemática de los uruguayos que hay que resolver, y sobre buscar otros mecanismos que no afecten a los transportistas, que no impliquen imponerles tasas o tributos porque el transportista no es el que rompe las calles. Las calles y las rutas se rompen por material defectuoso y no precisamente por los camiones, porque la tecnología establece el kilaje que son capaces de soportar y si se lo supera, se aplica una sanción.

También solicitamos una instancia de diálogo con el Banco de Seguros del Estado que en octubre renovó pólizas para todos. Su postura es mantener un criterio no igualitario. Lo que queremos es igualdad: el 22,5% o el 30% para todos en los beneficios a los transportistas. Ni para un lado ni para el otro, sino el camino del medio.

SEÑOR VALVERDE.- Estoy de acuerdo con el señor Diputado De Toro. Todos estos puntos tendrían que haber sido conversados con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero desde agosto le estamos solicitando audiencia, vía correo electrónico y mediante notas, y hasta el día de hoy ha sido como tocar timbre en un terreno baldío: no hemos recibido respuesta. Según la secretaria del Ministro, desde el día en que este asumió, no tiene tiempo y no atiende absolutamente a nadie. Por suerte esta

Comisión tiene, por lo menos, la intención de darnos una mano y ver si nos puede conectar con lo que sería nuestra Casa, que es el Ministerio de Transporte. Estamos muy agradecidos y cualquier mano que nos puedan tender es más que cero; la necesitamos como el pan de cada día. También hemos solicitado una entrevista con la Comisión homóloga del Senado.

El doctor Durán ya habló de las rutas. Tenemos problemas con los puentes. Desde hace unos meses, tenemos problemas con la modificación de equipos. Hasta hoy podíamos adaptar las máquinas agregándole o quitándole alguna pieza según el trabajo que se fuera a realizar, pero se nos dice que hoy tenemos una ingeniería que está copiando a la de la Unión Europea. Sin embargo, para llegar a ese nivel, aún nos faltan muchísimos años. Entonces, se quiere hacer algo forzado que el país no va a soportar. Puede haber equipos de diez o doce años en perfectas condiciones, de marcas automotoras que dan las garantías del caso, pero como no se puede hacer ese tipo de modificaciones, nos vamos quedando por el camino porque no podemos apuntar a una expansión del trabajo.

Por otra parte, hay una reglamentación o una ley que regula la importación de camiones usados. Importar camiones usados sería lo ideal para el Uruguay, por lo menos para la franja de pequeños y medianos transportistas, que es la que integramos, ya que podríamos tener camiones con cuatro o cinco años, que están flamantes, por un costo de entre US$ 15.000 y US$ 25.000. Sin embargo, con la normativa actual, debemos pagar el mismo camión desde US$ 80.000 a US$ 140.000, dependiendo de la marca. Es imposible llegar a esa cifra por lo que hoy le estamos echando mano al producto chino que, si bien puede estar aprobado en su país de origen, lo que está viniendo está dando muchas complicaciones: falta de repuestos, falta de servicio de posventa. Lógicamente, hay una diferencia de precio enorme que es provocadora: por US$ 55.000 se puede obtener un camión con la misma cilindrada que uno de marca reconocida que cuesta US$ 100.000. Entonces, nos metemos en eso y, después, nos vamos quedando por el camino por los desperfectos y roturas que tenemos por las rutas en malas condiciones. En este sentido nos estamos haciendo la trampa al solitario.

En la última semana el Ministro ha sugerido poner nuevos impuestos al transporte por las roturas de las rutas y puentes, con lo que no tenemos nada que ver. Sin embargo, las exportaciones forestales están exoneradas por completo, cuando lo que se llevan es el tronco con poco valor agregado y algún chipeado que implica muy poquita cosa más; dejan muy pocos pesos en Uruguay y emplean muy poca mano de obra. Están dirigiendo la puntería hacia el transporte, y vamos a tener problemas para soportar nuevos impuestos.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Quería señalar que normalmente se dice que es el camión el que rompe la carretera. Paradojalmente, un ómnibus, por ejemplo, con 14.000 o 15.000 kilos en el diferencial y 6.000 o 7.000 kilos en el tren delantero cosa que no está permitida, ¿no rompe la carretera? Y los ómnibus están obligados a entrar a la balanza, pero ninguna empresa de ómnibus controla. Y eso el Ministerio lo sabe y muy bien. Entonces, es curioso que un ómnibus con dos ejes, que tiene autorizados 16.000 kilos y que vaya pesando 18.000, 19.000 y hasta 20.000 kilos no rompa la carretera, pero a un camión, de repente, por 500 kilos lo sancionan.

En cuanto a los impuestos, creo que el sector de carga es uno de los que no soporta más impuestos. Debe ser no tengo temor a equivocarme el sector que paga más impuestos en relación al valor que tiene, con respecto a todas las demás actividades del país. Les puedo poner un ejemplo bien gráfico que pueden corroborar no le estoy errando ni en un centésimo y es que un productor de campo con 600 hectáreas con índice de CONEAT 90, 98 o 100, paga $ 11.230, cada cuatro meses de plan SATO, que es lo que paga mensualmente de BPS una empresa que tenga dos camiones de poco valor, con tres empleados. Creo no estar equivocado. Si alguien tiene alguna duda, estoy a la orden para aclararlo. Entonces, si se habla de poner más impuestos al camión, que es algo que ya no tolera, seguramente vamos a ser los campeones uruguayos de impuestos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a tratar de redondear su planteamiento.

Hoy la Comisión ya ha recibido el tema en general; ha sido un bombardeo importante.

Un punto a abordar refiere a la dificultad que han tenido en cuanto a acceder a una entrevista o conversar con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Creo que esa es una tarea que la Comisión puede realizar, aunque lo vamos a hablar con los compañeros. Vamos a intentar facilitarles una entrevista en el nivel que podamos; no garantizo que sea con el Ministro, pero vamos a tratar de que alguien, que puede ser del

Director Nacional de Vialidad para arriba, los reciba de manera que ustedes puedan hacer el planteo formalmente. Eso es lo más importante porque si no se puede conversar, no se puede encontrar soluciones.

Los planteos están un poco entreverados algunos temas son referidos a los kilos, por ejemplo, pero también está toda la reglamentación que teóricamente vendría sobre la adaptación de los camiones viejos, el no poder trasmitir una empresa a los hijos si no se cumplen determinados requisitos, etcétera, por lo que me sería muy útil si hubiera un listado de los problemas, pero por su orden...

(Diálogos)

—— Bueno, yo no alcancé a leer la documentación, porque debo dirigir el debate, pero me alegro de que allí esté todo esto.

Por otra parte, vamos a pedir que se venga a explicar la posición del Ministerio ya sea el Ministro o quien se mande para tener la otra campana. Si bien hay cosas que son propias de esa Cartera, hay otras que no y otras que son propias de la actividad que se desarrolla en otro lado.

Creo que en primera instancia, la Comisión puede intentar conseguirles una audiencia para que hagan el planteo concreto, cosa a la que tienen derecho, y obtengan respuestas, a las que también tienen derecho. Eso es algo en lo que la Comisión no tiene problemas.

Obviamente, nos gustaría saber cuál es el resultado de eso para seguir participando, como decía el Diputado Pozzi, quien ahora se encuentra en el plenario. Tenemos que seguir en contacto para saber en qué medida podemos ayudarlos para que exista ese diálogo necesario.

Por lo que he escuchado, me parece que hay un diálogo de sordos. He escuchado algunas cosas informales de parte del Ministerio sobre estos temas y también de parte de algunos sectores de los camioneros y si bien hay coincidencias en los grandes temas, no las hay en otros y muchos se manejan con el rumor: "Se dice tal cosa", "Se va a hacer tal cosa, pero no se ha hecho todavía". Creo que cuando uno viene a negociar, tiene que tener las cosas claras. Entonces, ante la posición certera del Ministerio y con una posición aceitada por parte de las gremiales, hay que buscar una solución a un tema que, por lo que se ha planteado, es bastante grave y puede tener consecuencias muy importantes si empieza a quedar fuera del circuito el volumen de gente y de camiones que se ha manifestado. Yo lo tengo que tomar por bueno porque no tengo otra información.

SEÑOR DURÁN.- Quiero aclarar que hay una resolución en cuanto a la quita de kilos y al pesaje.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esa resolución la conozco.

SEÑOR DURÁN.- Es sobre eso que apuntamos a dialogar con el señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- El tema es que, en general, ese decreto no se ha puesto en práctica. Si bien se viene anunciando desde la época del Ministro Rossi, no se concreta o se inicia y se para.

SEÑOR DURÁN.- Hoy en el Ministerio las gestorías se están encontrando con esa problemática. Hoy tenemos un ejemplo en nuestra gremial referido a un hijo, pero el expediente está trabado porque no se ha dispuesto una solución en ese sentido.

SEÑOR MOREIRA.- También lo relativo a los kilos se empezó a aplicar en julio. Después, debido a los movimientos que realizamos, se paró, pero hubo un montón de libretas que volvieron atrás.

SEÑOR VALVERDE.- Antes de terminar quiero expresar que esto está relacionado con la salud del ser humano.

En el puerto de Nueva Palmira, por ejemplo, más allá de que sea un puerto en auge, no hay una infraestructura que contemple la espera. En la playa de camiones, el transportista no tiene dónde resguardarse; no hay baños higiénicos ni agua, que es lo mínimo imprescindible a lo que puede aspirar un ser humano

Hay otro tema que obviamos en la documentación, pero les podemos conseguir el material y tiene que ver con diecisiete camiones que han sido rechazados por Navíos porque venían empastillados. Cuando el trigo viene con hongos, se le pone unas pastillas que hacen que se forme un gas; se enlona el trigo y eso mata todo el "bichaje". Esto es lo que llamamos "camiones empastillados". Cuando llegan los camiones a Navíos, hay unos testers que marcan el grado de gas que tiene; entonces, suena una alarma y no queda un solo empleado dentro de Navíos. Hicieron sacar los camiones y desenlonaron para que ese gas se oreara. Los choferes y algún empresario que estaba manejando su propio camión, ignorando lo que tenía la carga, se quedaron durmiendo en la cabina. Como consecuencia de ello hubo gente internada, a punto de morir.

Tengo alguna información no es oficial, por eso no puedo confirmarla; me la brindó una periodista en Nueva Palmira acerca de que el viernes llevaron a un chofer a Salto en graves condiciones. Se dijo que había fallecido, pero no puedo afirmarlo.

No sé si es el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, el de Salud Pública o el de Transporte y Obras Públicas el que tiene que echar mano al tema. Estamos completamente desamparados. No sabemos qué es lo que se pone en el camión cuando ese grano se levanta de depósito, pero se está corriendo serio peligro. Queremos denunciar esto porque creo que, de seguir así, va a ocurrir algo fatal y después empiezan los lamentos y se empieza a decir que se podría haber advertido y todo aquello que se dice en la prensa como justificación para quitarse la manta de encima.

Una vez más, si está en poder de ustedes dar una mano en ese punto, sería importante y vamos a agradecer enormemente su ayuda en nombre de todos los transportistas.

Solamente me resta agradecerles la atención brindada y la mano que nos puedan echar dentro de sus posibilidades.

SEÑOR DURÁN.- Esto es muy importante para nosotros y para nuestros representados, así que desde ya muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de nuestros invitados y vamos a mantenerlos informados.

Haremos las gestiones pertinentes y nos gustaría que nos mantuvieran al tanto de la evolución que pueda tener todo esto.

Se levanta la reunión.